Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



Effecten invoering dubbeltariefsysteem straattaxi

Dammis van 't Zelfde

Zoetermeer, 16 september 2013

Inhoudsopgave

1 Inleiding

Op 1 oktober 2011 is het dubbeltariefsysteem voor de straattaxi ingevoerd. In het dubbeltariefsysteem betaalt een klant voor de gereden afstand en voor de tijdsduur van de rit. Het risico van vertraging in de uitvoering van een rit wordt hierdoor gedeeld tussen ondernemer en klant. Na een overgangsperiode hanteren alle ondernemers vanaf 1 april 2012 verplicht het dubbeltariefsysteem.

Uitgangspunten bij de overgang naar het dubbeltariefsysteem zijn geweest:

- Het nieuwe systeem mag niet leiden tot het duurder worden van de straattaxi voor de consument: een taxirit mag gemiddeld niet duurder worden;
- Het nieuwe systeem mag, bij een gelijkblijvende vraag, niet leiden tot omzetverlies voor de ondernemer: de gemiddelde omzet per ondernemer (bij een gelijkblijvend aantal ondernemers) mag niet dalen.

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu wil het dubbeltariefsysteem evalueren. Dit gebeurt middels een 0-meting en een 1-meting. Het ministerie heeft Panteia gevraagd beide metingen uit te voeren. Onderliggend rapport geeft de resultaten van de 1-meting en de vergelijking met de 0-meting weer, alsmede de effecten van de invoering van het dubbeltariefsysteem voor zowel de consument als de ondernemer. Over de 0-meting heeft Panteia mei 2012 een rapport uitgebracht.

Onderzoeksdoel

De uitvoering van de 0- en 1-meting kent de volgende onderzoeksdoelen:

- Inzicht geven in actuele ritprijzen bij gebruik van het oude tariefsysteem (0-meting) en bij gebruik van het dubbeltariefsysteem (1-meting);
- Verklaren van mogelijke verschillen in ritprijzen van de 0-meting en de 1-meting;
- Inzicht geven in de effecten van de invoering van het dubbeltariefsysteem;
- Inzicht geven of, en ik welke mate, aan de uitgangspunten bij de overgang naar het dubbeltariefsysteem is voldaan.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de onderzoeksverantwoording weergegeven. De kenmerken van de onderzochte ritten zijn weergegeven in hoofdstuk 3, waarna in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de ritprijzen. In hoofdstuk 5 zijn de effecten van de invoering van het dubbeltariefsysteem weergegeven en hoofdstuk 6 sluit het rapport af met conclusies.

2 Onderzoeksverantwoording

Om aan de onderzoeksdoelen te voldoen is een representatief aantal straattaxiritten onderzocht, met de volgende uitgangspunten:

- Taxiritten moeten op de meter worden gereden;
- Taxiritten over korte, middellange en lange afstanden;
- Taxiritten uitgevoerd in / vanuit de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag), middelgrote steden en op het 'platteland';
- Taxiritten uitgevoerd op werkdagen en in het weekend;
- Taxiritten uitgevoerd door verschillende taxiondernemers.

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze van dataverzameling, alsmede de resultaten hiervan.

2.1 Geselecteerde reisperiode

Als basis voor de 0-meting is gekozen voor week 37 2011 (12 tot en met 18 september), omdat op dat moment de prijs van een taxirit, naast een opstaptarief, uitsluitend bepaald door de gereden afstand.

Voor de 1-meting is dezelfde reisperiode gekozen een jaar later, week 37 2012 (10 tot en met 16 september). In deze periode wordt het dubbeltariefsysteem ongeveer een half jaar door alle ondernemers gehanteerd.

2.2 Geselecteerde taxibedrijven

Verschillende taxiondernemingen zijn benaderd met het verzoek hun geautomatiseerde ritgegevens beschikbaar te stellen voor het onderzoek. Er is gekozen voor het gebruik van geautomatiseerde gegevens, omdat het voor veel bedrijven relatief eenvoudig is om deze gegevens beschikbaar te stellen. Dit in tegenstelling tot handgeschreven rittenstaten, die niet direct voor verwerking bruikbaar zijn en waarop de gegevens vaak zijn afgerond tot ronde getallen.

Totaal is contact gezocht met 39 bedrijven, in eerste instantie de bedrijven die ook voor de 0-meting hun ritgegevens ter beschikking hebben gesteld. Vanwege een faillissement of persoonlijke omstandigheden zijn drie bedrijven niet in staat geweest hun ritgegevens toe te sturen. Daarnaast zijn er twee bedrijven geweest die om andere redenen hun gegevens niet tijdig hebben kunnen toesturen.

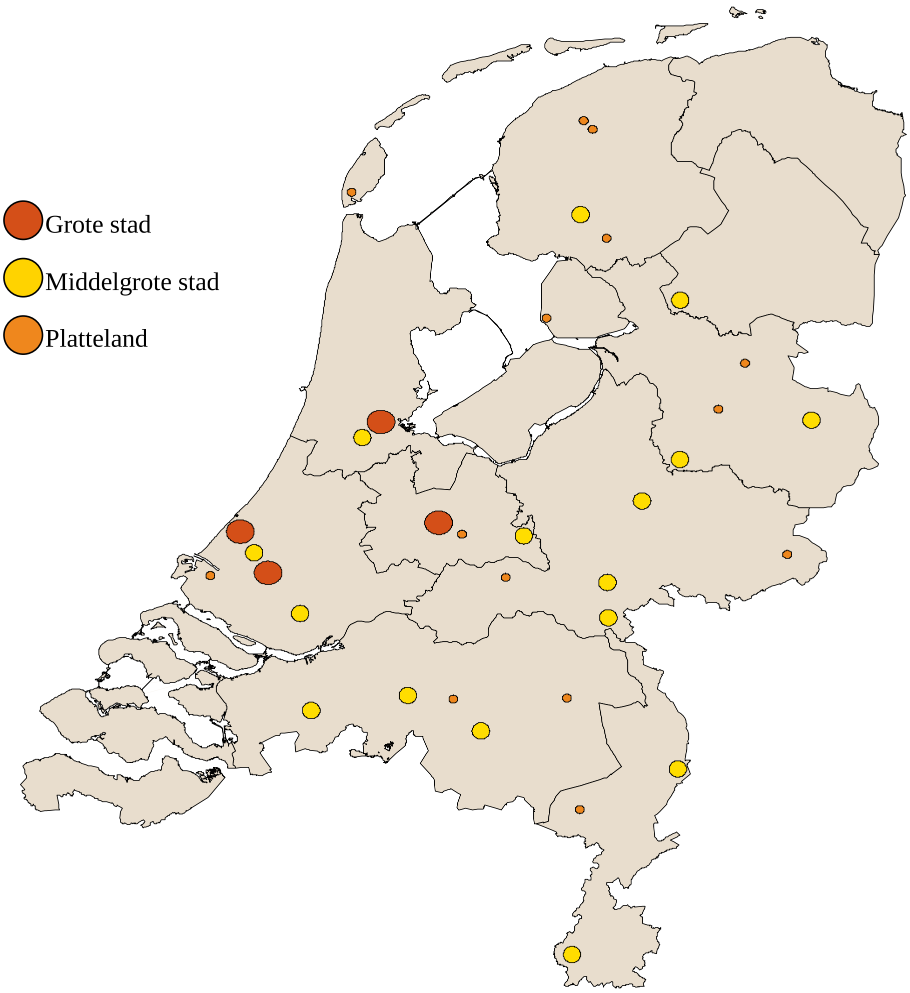
Voor deze vijf bedrijven is een alternatief bedrijf gevonden dat in de meeste gevallen onder dezelfde geografische categorie valt als het bedrijf dat geen gegevens heeft kunnen leveren. De onderzoekers zijn van oordeel dat de iets andere samenstelling van meewerkende bedrijven geen invloed heeft op de uitkomsten van het onderzoek. Er wordt daarvoor aangenomen dat ritkenmerken niet in belangrijke mate verschillen tussen vergelijkbare geografische gebieden in Nederland.

De benaderde partijen zijn zowel ondernemers die relatief veel straattaxivervoer verrichten, als ook ondernemers die slechts een tiental straattaxiritten per week uitvoeren. Ook zijn de benaderde taxiondernemingen geografisch verspreid over Nederland, en betreft het taxibedrijven met chauffeurs in loondienst, als ook taxicentrales waar ZZP'ers bij aangesloten zijn. ZZP'ers die niet zijn aangesloten bij een centrale zijn niet bij het onderzoek betrokken. Reden hiervoor is dat deze groep geen gebruik maakt van geautomatiseerde ritgegevens. Het ontbreken van deze groep ZZP'ers heeft echter geen invloed op de betrouwbaarheid van het onderzoek.

In figuur 2.1 is de geografische spreiding van de bedrijven weergegeven in. In de figuur zijn de steden onderverdeeld in:

- Grote stad (G4);
- Middelgrote stad;
- Platteland.

figuur 2.1 Geografische spreiding taxibedrijven



2.3 Aantal ritten

Totaal zijn door de 39 bedrijven 92.891 ritten toegestuurd. Een deel ervan bleek echter geen straattaxirit te zijn, maar bijvoorbeeld contractvervoer of een rit waarvoor vooraf prijsafspraken zijn gemaakt met de klant. Ook zijn ritten met de volgende kenmerken uit het bestand gefilterd, omdat dit naar de mening van de onderzoekers geen voor het onderzoek bruikbare ritten betreffen:

- Ritten met een ritafstand van meer dan 200 kilometer;
- Ritten met een ritafstand van maximaal 40 kilometer, en een gemiddelde snelheid van meer dan 100 km/uur;
- Ritten met een ritafstand van minimaal 3 kilometer, en een gemiddelde snelheid van minder dan 5 km/uur;
- Ritten met een gemiddelde snelheid van meer dan 110 km/uur (ongeacht de ritafstand);
- Ritten met een gemiddelde snelheid van minder dan 3 km/uur (ongeacht de ritafstand).

Na deze datafiltering resteerden 79.585 ritten, waarvan het merendeel in een van de vier grote steden is uitgevoerd.

De exacte verdeling van uitgevoerde straattaxiritten in Nederland naar geografie is niet bekend. Daarom zijn de gegevens zo gecorrigeerd dat dezelfde ritverdeling ontstaat als bij de 0-meting, en andere onderzoeken welke de onderzoekers hebben uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Dit betekent dat 75% van de ritten afkomstig is uit een van de vier grote steden. Na deze correctie resteren er 43.028 ritten, welke zijn gebruikt voor de analyses.

Op basis van dit aantal ritten en de spreiding over het land, zoals weergegeven in figuur 2.1 kunnen er statistisch verantwoorde uitspraken worden gedaan over de ritprijzen die werden gehanteerd in de week van 10 september 2012, en de verschillen met de ritprijzen een jaar eerder.

3 Ritkenmerken

In dit hoofdstuk zijn een aantal kenmerken van de ontvangen ritten weergegeven. Dit betreft:

- Aantal ontvangen ritten (paragraaf 3.1);
- Gemiddelde ritafstand per type rit (paragraaf 3.2);
- Gemiddelde ritduur per type rit (paragraaf 3.3).

Informatie over de ritprijzen is opgenomen in hoofdstuk 4.

3.1 Ontvangen ritten

De ontvangen ritten zijn geanalyseerd op de volgende kenmerken:

- Geografische verdeling;
- Afstandsklasse;
- Dag van de week.

Per uitsplitsing zijn daarnaast de volgende aspecten bepaald:

- Aantal ritten;
- Gemiddelde ritafstand;
- Gemiddelde ritduur.

3.1.1 Geografische verdeling

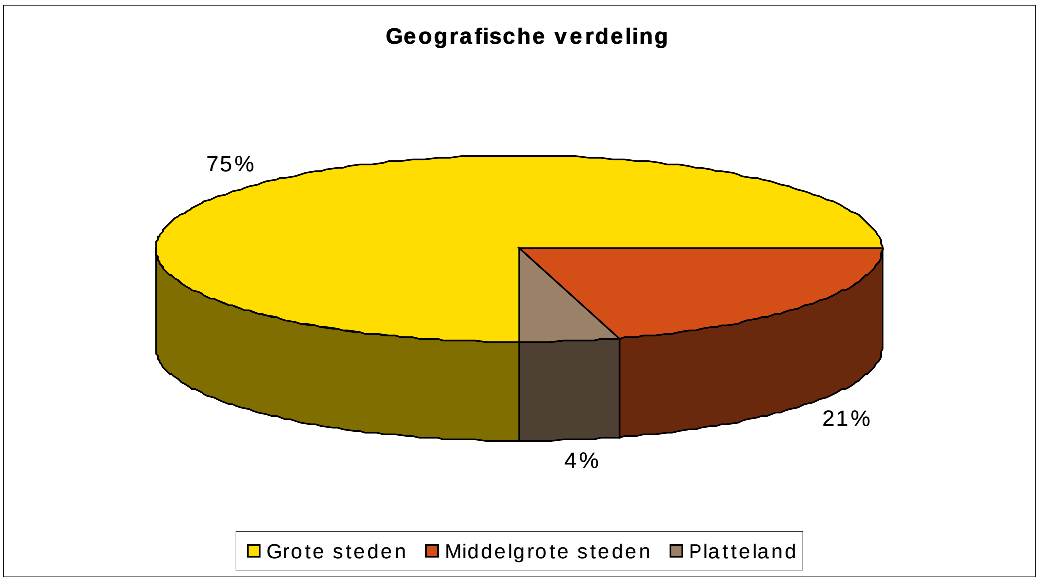
In tabel 3.1 zijn de ontvangen ritten uitgesplitst naar type vestigingsplaats van de taxionderneming. Hierbij is de volgende indeling gebruikt:

- Grote steden (G4);
- Middelgrote steden;
- Platteland.

Ter vergelijking is ook de verdeling uit de 0-meting weergegeven.

tabel 3.1 Geografische verdeling ontvangen ritten

Standplaats taxiondernemer	*Aantal ritten*		*0-meting*
Grote steden	32.278	*75%*	*75%*
Middelgrote steden	8.861	*21%*	*21%*
Platteland	1.889	*4%*	*4%*



Uit de tabel blijkt dat het merendeel van de ritten (75%) afkomstig is uit een van de vier grote steden, 21% is gereden door een ondernemer uit een middelgrote stad, en 4% van de ritten op het platteland. De verdeling van de in werkelijkheid gereden ritten tussen de vier grote steden en daarbuiten is niet bekend. Daarom hebben we de percentages herberekend met de percentages uit de 0-meting.

3.1.2 Afstandsklassen

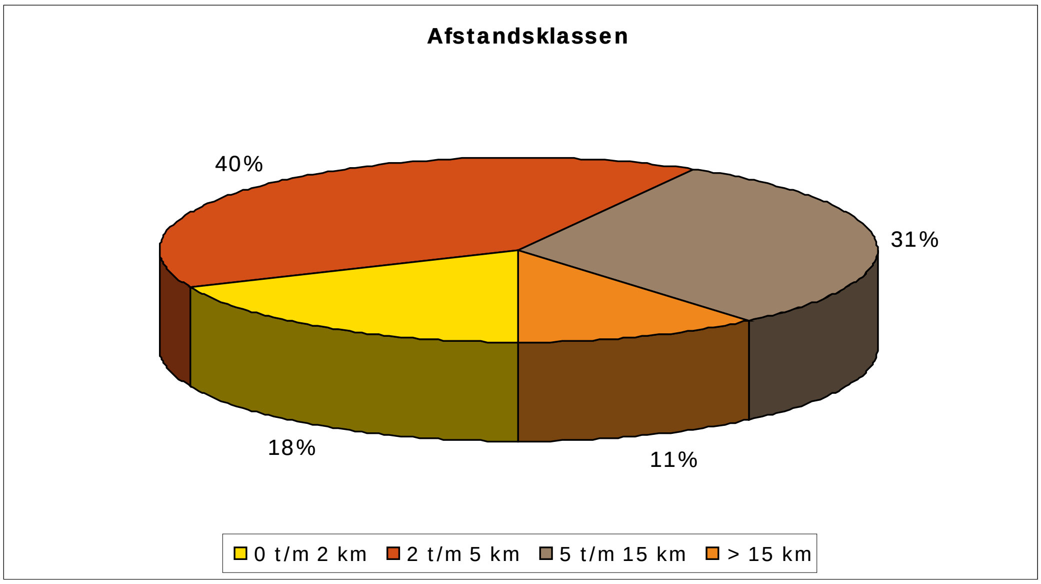
In tabel 3.2 zijn de ontvangen ritten uitgesplitst naar de lengte van de rit. Hierbij is de volgende indeling gebruikt:

- 0 tot en met 2 kilometer;
- 2 tot en met 5 kilometer;
- 5 tot en met 15 kilometer;
- Meer dan 15 kilometer (tot maximum 200 kilometer).

Ter vergelijking is ook de verdeling uit de 0-meting weergegeven.

tabel 3.2 Afstandsklassen ontvangen ritten

Afstandsklasse	*Aantal ritten*		*0-meting*
0 t/m 2 km	7.892	*18%*	*21%*
2 t/m 5 km	17.100	*40%*	*37%*
5 t/m 15 km	13.334	*31%*	*30%*
> 15 km	4.805	*11%*	*12%*



Uit de tabel blijkt dat het grootste deel van de ritten een ritafstand heeft tussen 2 en 15 kilometer (40% van de ritten in de klasse 2 t/m 5 km en 31% van de ritten in de klasse 5 t/m 15 km). Daarnaast is 18% van de ritten korter dan 2 kilometer en 11% langer dan 15 kilometer. In vergelijking met de 0-meting zijn er kleine verschillen in de percentages te zien, maar ook in 2011 had het grootste deel van de ritten een ritafstand tussen 2 en 15 kilometer.

3.1.3 Dag van de week

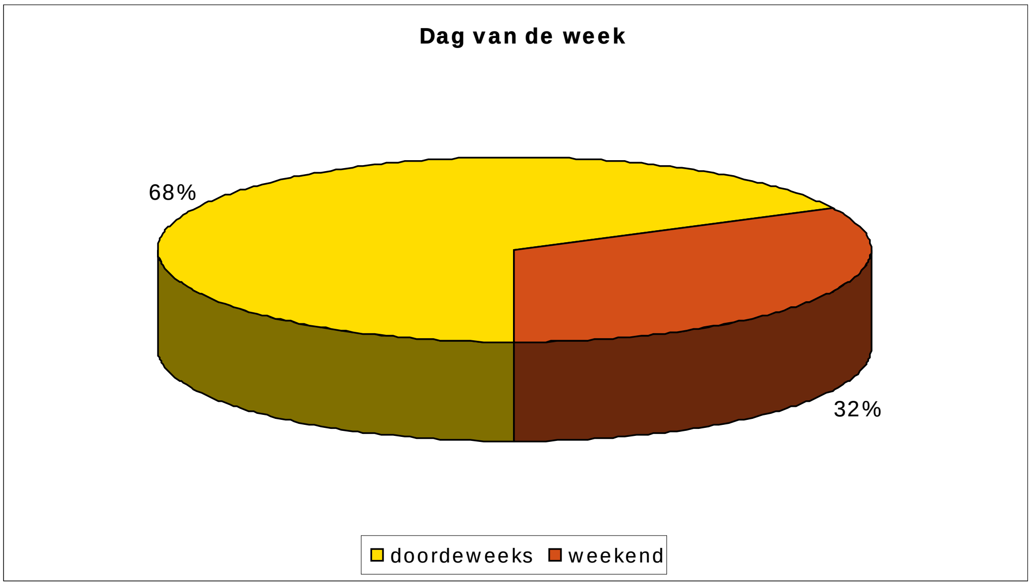
In tabel 3.3 zijn de ontvangen ritten uitgesplitst naar de dag van de week. Hierbij is de volgende indeling gebruikt:

- Doordeweeks (maandag tot en met vrijdag);
- Weekend (zaterdag of zondag).

Ter vergelijking is ook de verdeling uit de 0-meting weergegeven.

tabel 3.3 Dag van de week ontvangen ritten

Afstandsklasse	*Aantal ritten*		*0-meting*
Doordeweeks	29.157	*68%*	*71%*
Weekend	13.971	*32%*	*29%*



Uit de tabel blijkt dat 68% van de ritten op een doordeweekse dag is uitgevoerd, 32% van de ritten is in het weekend verreden. In vergelijking met de 0-meting zijn er kleine verschillen in de percentages te zien.

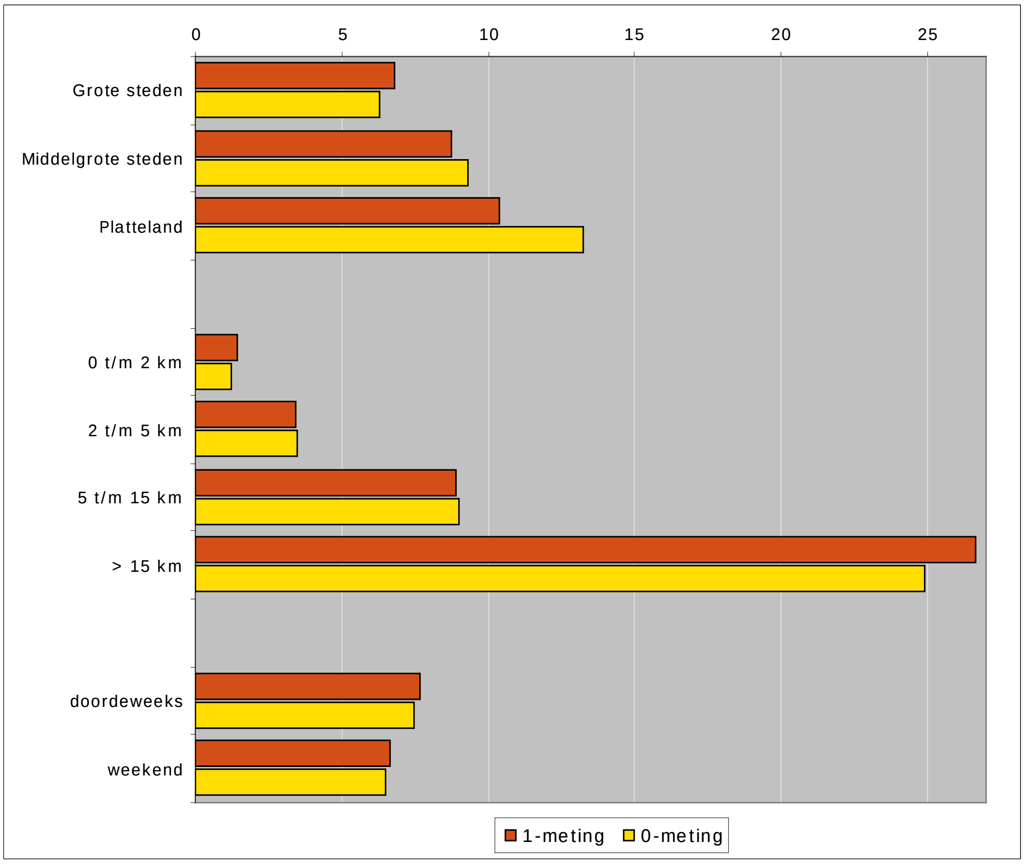
3.2 Gemiddelde ritafstand

In tabel 3.4 en figuur 3.1 is de gemiddelde ritduur weergegeven, voor zowel alle ritten gezamenlijk (landelijk) als uitgesplitst naar geografie, afstand en dag van de week). Ook zijn dezelfde gegevens uit de 0-meting weergegeven.

tabel 3.4 Gemiddelde ritafstand

	1-meting	*0-meting*
Grote steden	6,8 km	6,3 km
Middelgrote steden	8,7 km	9,3 km
Platteland	10,4 km	13,3 km
0 t/m 2 km	1,4 km	1,2 km
2 t/m 5 km	3,4 km	3,5 km
5 t/m 15 km	8,9 km	9,0 km
> 15 km	26,7 km	24,9 km
Doordeweeks	7,7 km	7,5 km
Weekend	6,7 km	6,5 km
Landelijk	7,4 km	7,2 km

figuur 3.1 Gemiddelde ritafstand (km)



Uit de figuur en tabel blijkt dat de gemiddelde ritafstand in de grote steden (6,8 km) lager ligt dan het landelijk gemiddelde (7,4 km). Ook blijken ritten in het weekend (6,7 km) gemiddeld korter te zijn dan ritten doordeweeks (7,7 km). Reden hiervan is dat in het weekend relatief veel horecavervoer plaatsvindt, wat vaak over een korte afstand is.

In vergelijking met de 0-meting is landelijk gezien de gemiddelde ritafstand met 200 meter toegenomen. Bij de verschillende uitsplitsingen komen ook kleine verschillen in de gemiddelde ritafstand naar voren. Waarschijnlijk worden deze verschillen veroorzaakt door externe factoren, en heeft dit geen relatie met de invoering van het dubbeltariefsysteem.

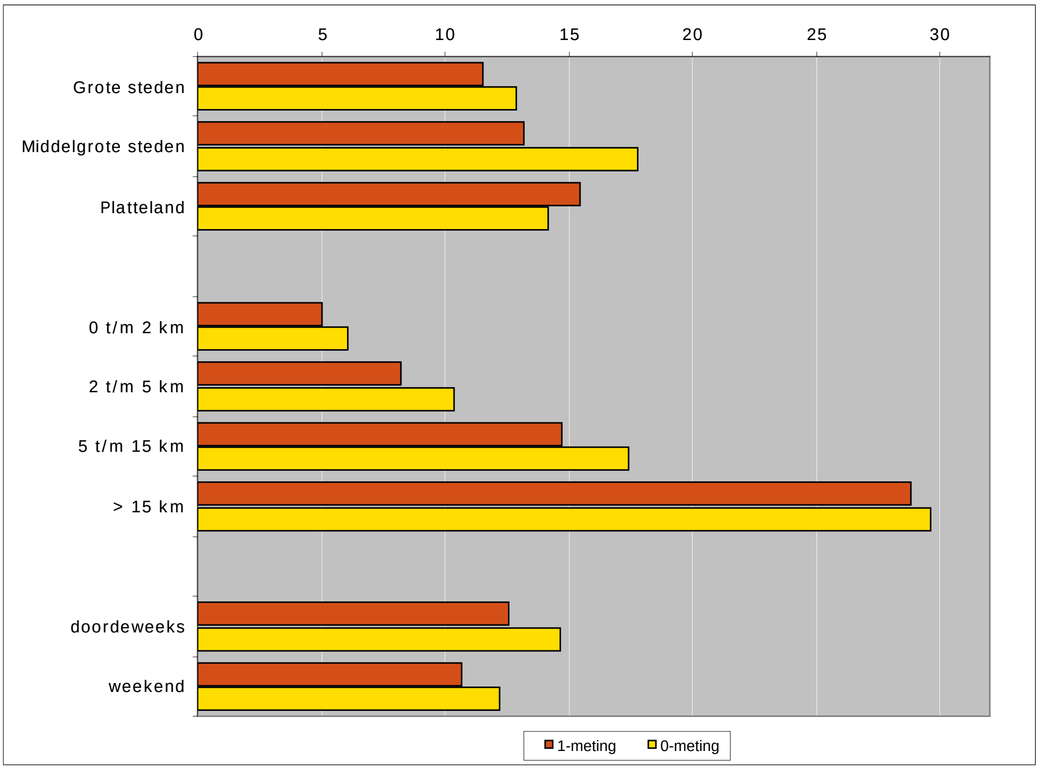
3.3 Gemiddelde ritduur

In tabel 3.5 en figuur 3.2 is de gemiddelde ritduur weergegeven, voor zowel alle ritten gezamenlijk (landelijk) als uitgesplitst naar geografie, afstand en dag van de week. Ook zijn dezelfde gegevens uit de 0-meting weergegeven.

tabel 3.5 Gemiddelde ritduur[1]

	1-meting	*0-meting*
Grote steden	11,5 min	12,9 min
Middelgrote steden	13,2 min	17,8 min
Platteland	15,5 min	14,2 min
0 t/m 2 km	5,0 min	6,1 min
2 t/m 5 km	8,2 min	10,4 min
5 t/m 15 km	14,7 min	17,4 min
> 15 km	28,8 min	29,6 min
Doordeweeks	12,6 min	14,7 min
Weekend	10,6 min	12,2 min
Landelijk	12,0 min	13,9 min

figuur 3.2 Gemiddelde ritduur (minuten)



Uit de figuur en tabel blijkt dat, evenals bij de ritafstand, ook de ritduur in de grote steden (11,5 minuten) lager ligt dan het landelijk gemiddelde (12,0 minuten). Deze

[1] De decimale toevoeging betekent dat deel van een hele minuut: 12,9 minuten bijvoorbeeld staat voor 12 minuten en 54 seconden

twee aspecten gecombineerd geven aan dat ook de gemiddelde snelheid in de grote steden lager ligt (35,4 km/uur in de G4, 36,9 km/uur landelijk). Ook blijkt bij de ritduur dat deze in het weekend korter is dan doordeweeks.

In vergelijking met de 0-meting is landelijk gezien de gemiddelde ritduur met bijna 2 minuten afgenomen. Ook bij de verschillende uitsplitsingen neemt de gemiddelde ritduur af ten opzichte van de 0-meting. Waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt door externe factoren, zoals mindere drukte op de weg, en heeft dit geen relatie met de invoering van het dubbeltariefsysteem. Dit blijkt ook uit de gemiddelde snelheid welke landelijk is gestegen van gemiddeld 31 km/uur naar bijna 37 km/uur.

4 Ritprijzen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt de maximumtarieven voor de straattaxi vast. De geldende maximumtarieven in week 37 2012 waren:

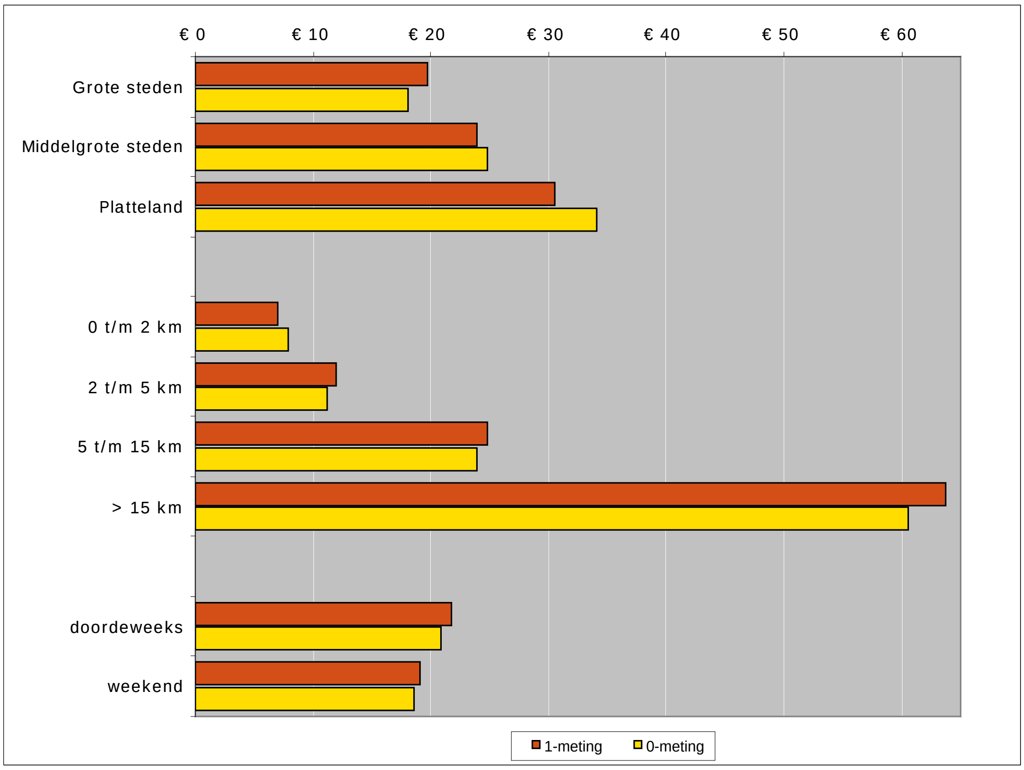
- € 2,66 voor de eerste aanslag;
- € 1,95 per kilometer;
- € 0,32 per minuut.

Taxiondernemers zijn vrij in de te hanteren tarieven bij gebruik van de taxameter, zolang deze het maximum niet overschrijden. In tabel 4.1 en figuur 4.1 is de gemiddelde ritprijs weergegeven bij gebruik van de maximum tarieven, voor zowel alle ritten gezamenlijk (landelijk) als uitgesplitst naar geografie, afstand en dag van de week. Deze tarieven zijn bepaald door allereerst voor elke rit, aan de hand van de ritafstand en ritduur, de maximum ritprijs te bepalen. Van deze maximum ritprijzen is vervolgens per subcategorie het gemiddelde bepaald. Ook zijn dezelfde gegevens uit de 0-meting weergegeven.

tabel 4.1 Gemiddelde ritprijs bij gebruik maximum tarieven

	1-meting	*0-meting*
Grote steden	€ 19,76	€ 18,10
Middelgrote steden	€ 23,92	€ 24,87
Platteland	€ 30,59	€ 34,04
0 t/m 2 km	€ 7,05	€ 7,86
2 t/m 5 km	€ 11,99	€ 11,22
5 t/m 15 km	€ 24,75	€ 23,96
> 15 km	€ 63,68	€ 60,49
Doordeweeks	€ 21,69	€ 20,82
Weekend	€ 19,10	€ 18,60
Landelijk	€ 20,87	€ 20,17

figuur 4.1 Gemiddelde ritprijs bij gebruik maximum tarieven (€)



In vergelijking met de 0-meting is landelijk gezien de gemiddelde ritprijs bij gebruik van de maximumtarieven toegenomen met € 0,70 van € 20,17 in september 2011 naar € 20,87 in september 2012. In hoofdstuk 5 wordt deze prijsstijging verklaard vanuit verschillende factoren die op de ritprijs van invloed zijn.

5 Effecten dubbeltariefsysteem

Om een zuiver effect vast te stellen welke is ontstaan door de invoering van het dubbeltariefsysteem worden de gemiddelde ritprijzen uit de 0- en 1-meting bij gebruik van de maximum tarieven met elkaar vergeleken. Ondernemers hebben de mogelijkheid lagere tarieven te hanteren, maar een verschil hierin tussen 2011 en 2012 hoeft niet veroorzaakt te zijn door het nieuwe tariefsysteem.

Het gevonden prijsverschil wordt in drie factoren gesplitst:

1. Prijsindexatie;
2. Samenstelling van het rittenbestand;
3. Prijseffect als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem.

Onderstaand worden deze nader uitgelegd.

1. Prijsindexatie

Tussen 2011 en 2012 zijn de maximum tarieven voor de straattaxi geïndexeerd met de zogenaamde NEA-index: een indexcijfer specifiek voor de taxibranche. De NEA-index was dat jaar gelijk aan 5,8%: dit betekent dat de maximum tarieven in 2012 5,8% hoger liggen dan in 2011.

2. Samenstelling rittenbestand

Tussen de 0- en 1-meting komen er verschillen voor in de samenstelling van het rittenbestand: de gemiddelde rit heeft een andere gemiddelde ritafstand en gemiddelde reistijd. Deze verschillen veroorzaken een prijsverschil, aangezien zowel de ritafstand als de reistijd van invloed zijn op de ritprijs van een taxirit.

3. Prijseffect dubbeltariefsysteem

Nadat de prijsverschillen tussen de 0- en 1-meting zijn gecorrigeerd voor zowel de prijsindexatie als de samenstelling van het rittenbestand resteert het prijseffect als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem.

Bijvoorbeeld: de gemiddelde ritprijs tussen de 0- en 1-meting is gestegen van € 5,00 naar € 5,30. In dit fictieve voorbeeld zou dit als volgt verklaard kunnen worden:

1. Door de prijsindexatie van de maximum tarieven stijgt de gemiddelde ritprijs van een taxirit van € 5,00 naar € 5,29.
2. Door een andere samenstelling van het rittenbestand stijgt de gemiddelde ritprijs van een taxirit van € 5,29 naar € 5,44.
3. Het resterende prijseffect, als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem, is dan gelijk aan: - € 0,14 (-2,8%).

5.1 Consumenten

Het uitgangspunt voor de consument is geweest dat het nieuwe systeem niet mag leiden tot het duurder worden van de straattaxi: een taxirit mag gemiddeld niet duurder worden.

Om na te gaan of aan dit uitgangspunt is voldaan worden de landelijk gemiddelde ritprijzen bij gebruik van de maximum tarieven uit de 0-meting en 1-meting met elkaar vergeleken. In tabel 5.1 zijn de gemiddelde ritkenmerken, evenals de gemiddelde maximum ritprijs, weergegeven voor zowel de ritten uit de 0- als 1-meting.

tabel 5.1 Gemiddelde ritkenmerken en ritprijzen 0- en 1-meting

	0-meting			*1-meting*		
	Gemiddelde afstand	*Gemiddelde ritduur*	*Gemiddelde max. ritprijs*	*Gemiddelde afstand*	*Gemiddelde ritduur*	*Gemiddelde max. ritprijs*
Grote steden	6,3 km	12,9 min	€ 18,10	6,8 km	11,5 min	€ 19,76
Middelgrote steden	9,3 km	17,8 min	€ 24,87	8,7 km	13,2 min	€ 23,92
Platteland	13,3 km	14,2 min	€ 34,04	10,4 km	15,5 min	€ 30,59
0 t/m 2 km	1,2 km	6,1 min	€ 7,86	1,4 km	5,0 min	€ 7,05
2 t/m 5 km	3,5 km	10,4 min	€ 11,22	3,4 km	8,2 min	€ 11,99
5 t/m 15 km	9,0 km	17,4 min	€ 23,96	8,9 km	14,7 min	€ 24,75
> 15 km	24,9 km	29,6 min	€ 60,49	26,7 km	28,8 min	€ 63,68
Doordeweeks	7,5 km	14,7 min	€ 20,82	7,7 km	12,6 min	€ 21,69
Weekend	6,5 km	12,2 min	€ 18,60	6,7 km	10,6 min	€ 19,10
Landelijk	7,2 km	13,9 min	€ 20,17	7,4 km	12,0 min	€ 20,87

Voor het landelijk gemiddelde geldt dat de gemiddeld ritlengte met 200 meter is toegenomen en dat de gemiddelde ritduur bijna 2 minuten korter is. Hiermee ontstaan de volgende effecten:

1. Prijsindexatie: de prijsindexatie bedraagt € 1,17 (5,8% van € 20,17).

2. Als gevolg van de langere gemiddelde ritafstand en de kortere gemiddelde ritduur bedraagt dit prijseffect– € 0,19.

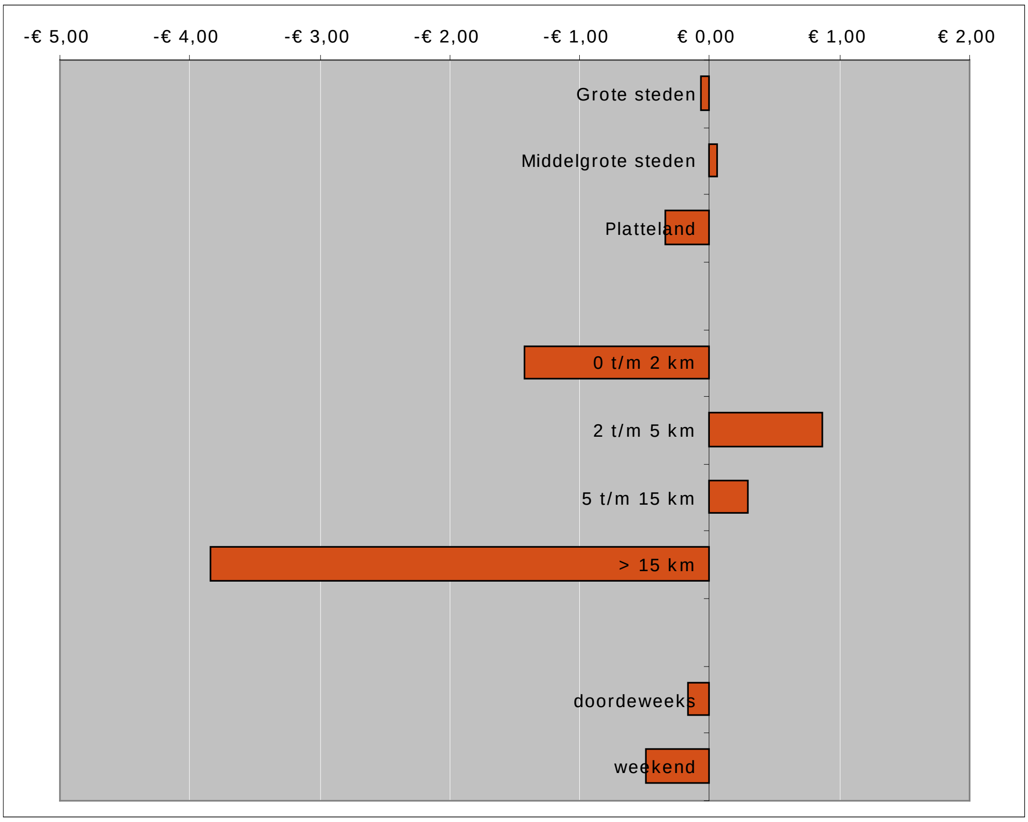
3. Het totale prijsverschil, bij gebruik van de maximum tarieven, voor de landelijk gemiddelde rit is € 0,70. Wanneer wordt gecorrigeerd voor bovengenoemde effecten blijkt dat het effect als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem gelijk is aan - € 0,28 (- 1,3%).

In tabel 5.2 is voor de verschillende categorieën het verschil in ritprijs van de gemiddelde taxirit opgesplitst in de drie hierboven genoemde factoren, en figuur 5.1 is voor de verschillende categorieën het effect als gevolg van de invoering van het dubbeltarief systeem weergegeven.

tabel 5.2 Verklaring prijsverandering 0- en 1-meting

	Gemiddelde max. ritprijs 0-meting	*Gemiddelde max. ritprijs 1-meting*	*Effect prijsindexatie*	*Prijseffect ritkenmerken*	*Prijseffect dubbeltarief system*	
Grote steden	€ 18,10	€ 19,76	€ 1,05	€ 0,67	- € 0,06	- 0,3%
Middelgrote steden	€ 24,87	€ 23,92	€ 1,44	- € 2,45	€ 0,06	0,2%
Platteland	€ 34,04	€ 30,59	€ 1,97	- € 5,09	- € 0,34	- 1,1%
0 t/m 2 km	€ 7,86	€ 7,05	€ 0,46	€ 0,15	- € 1,42	- 20,2%
2 t/m 5 km	€ 11,22	€ 11,99	€ 0,65	- € 0,75	€ 0,87	7,3%
5 t/m 15 km	€ 23,96	€ 24,75	€ 1,39	- € 0,89	€ 0,29	1,2%
> 15 km	€ 60,49	€ 63,68	€ 3,51	€ 3,53	- € 3,84	- 6.0%
Doordeweeks	€ 20,82	€ 21,69	€ 1,21	- € 0,17	- € 0,17	- 0,8%
Weekend	€ 18,60	€ 19,10	€ 1,08	- € 0,09	- € 0,49	- 2,6%
Landelijk	€ 20,17	€ 20,87	€ 1,17	- € 0,19	- € 0,28	- 1,3%

figuur 5.1 Prijseffect door invoering dubbeltariefsysteem



Uit de figuur en tabel blijkt dat de volgende ritten gemiddeld goedkoper zijn geworden als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem:

- Ritten in de grote steden;
- Ritten op het platteland;
- Ritten met een ritafstand tot 2 kilometer;
- Ritten met een ritafstand van meer dan 15 kilometer.

Hiervoor zijn verschillende verklaringen:

- Bij het oude tariefsysteem gold een vaste prijs voor alle ritten tot 2 kilometer, onafhankelijk van de gereden afstand. Na invoering van het dubbeltariefsysteem wordt voor deze ritten betaald voor de werkelijke afstand van de rit. Omdat de gemiddelde ritafstand van ritten in deze afstandscategorie kleiner is dan 2 kilometer heeft dit tot gevolg dat deze ritten gemiddeld goedkoper zijn geworden.
  Dit effect treedt op voor ritten korter dan 2 kilometer en voor ritten in de grote steden waar ook vaker ritten over een korte afstand worden gereden.

- Ritten met een relatief hoge gemiddelde rijsnelheid, worden met het dubbeltariefsysteem goedkoper dan in de oude situatie. Reden hiervoor is dat de invloed van de tijdcomponent hier laag is, omdat er in korte tijd relatief veel kilometers worden gereden.
  Dit effect treedt op voor ritten op het platteland en ritten langer dan 15 kilometer: dit zijn vaak ritten waar de snelheid hoog ligt.

Voor de overige typen ritten (ritten in de middelgrote steden en ritten met een gemiddelde ritafstand tussen 2 en 15 kilometer) geldt dat deze gemiddelde duurder zijn geworden als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem.

Bij de uitsplitsing naar doordeweekse ritten en ritten in het weekend is in beide gevallen een prijseffect te zien van: -0,7% doordeweeks en -2,6% in het weekend. Reden hiervan is dat deze ritten bestaan uit een combinatie van ritten verdeeld naar geografie en naar gemiddelde ritafstand, waardoor het prijseffect, als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem, gemiddeld een lagere ritprijs tot gevolg heeft.

5.2 Ondernemers

Het uitgangspunt voor de ondernemers is geweest dat het nieuwe systeem, bij een gelijkblijvende vraag, niet mag leiden tot omzetverlies voor de ondernemer: de gemiddelde omzet per ondernemer (bij een gelijkblijvend aantal ondernemers) mag niet dalen.

Om na te gaan of aan dit uitgangspunt is voldaan worden de landelijk gemiddelde ritprijzen bij gebruik van de maximum tarieven uit de 0-meting en 1-meting met elkaar vergeleken, van uitsluitend de taxibedrijven die zowel voor de 0-meting als voor de 1-meting ritgegevens ter beschikking hebben gesteld. Hierdoor worden de gemiddelde ritkenmerken van dezelfde taxibedrijven met elkaar vergeleken en spelen andere factoren hierin geen rol.

In tabel 5.3 zijn de gemiddelde ritkenmerken weergegeven van de landelijk gemiddelde rit, gebaseerd op ritten van bedrijven die aan zowel de 0- als 1-meting hebben meegewerkt. Hierbij zijn alle ontvangen straattaxiritten van de bedrijven in de analyses meegenomen.

tabel 5.3 Ritkenmerken 0- en 1-meting

	0-meting			*1-meting*		
	Gemiddelde afstand	*Gemiddelde ritduur*	*Gemiddelde max. ritprijs*	*Gemiddelde afstand*	*Gemiddelde ritduur*	*Gemiddelde max. ritprijs*
Landelijk	6,9 km	13,7 min	€ 19,50	7,0 km	11,4 min	€ 19,91

Voor het landelijk gemiddelde geldt dat de gemiddeld ritlengte ongeveer gelijk is en dat de gemiddelde ritduur meer dan 2 minuten korter is. Hiermee ontstaan de volgende effecten voor de ondernemer:

1. Prijsindexatie: de prijsindexatie bedraagt € 1,13 (5,8% van € 19,50).

2. Als gevolg van de langere gemiddelde ritafstand en de kortere gemiddelde ritduur bedraagt het prijseffect - € 0,40.

3. Het totale prijsverschil, bij gebruik van de maximum tarieven, voor de landelijk gemiddelde rit is € 0,41. Wanneer wordt gecorrigeerd voor bovengenoemde effecten blijkt dat het effect als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem gelijk is aan - € 0,32 (- 1,6%).

Het totale omzeteffect van de ondernemers is naast de gemiddelde ritprijs ook afhankelijk van het aantal gereden straattaxiritten. Op basis van alleen de ontvangen gegevens is geen uitspraak te doen over de ontwikkeling van het aantal straattaxiritten bij de deelnemende bedrijven, uitsluitend als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem. Van een aantal bedrijven is bekend dat zij om andere redenen, dan de verandering van het tariefsysteem, in 2012 minder straattaxi heeft uitgevoerd dan in 2011.

6 Conclusies

Uitgangspunten bij de overgang naar het dubbeltariefsysteem in de straattaxi zijn geweest:

- Het nieuwe systeem mag niet leiden tot het duurder worden van de straattaxi voor de consument: een taxirit mag gemiddeld niet duurder worden;
- Het nieuwe systeem mag, bij een gelijkblijvende vraag, niet leiden tot omzetverlies voor de ondernemer: de gemiddelde omzet per ondernemer (bij een gelijkblijvend aantal ondernemers) mag niet dalen.

Consument

Om na te gaan of aan het uitgangspunt voor de consument is voldaan zijn de landelijk gemiddelde ritprijzen bij gebruik van de maximum tarieven uit de 0-meting en 1-meting met elkaar vergeleken.

De gemiddelde ritprijs is tussen september 2011 en september 2012 gestegen van € 20,17 naar € 20,87. Deze prijsstijging wordt volledig verklaard vanuit de prijsindexatie per 1 januari 2012.

Als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem is het prijseffect voor de consument gelijk aan - € 0,28 (-1,3%), waarmee aan het uitgangspunt voor de consument is voldaan.

Ondernemer

Om na te gaan of aan het uitgangspunt voor de ondernemer is voldaan zijn de landelijk gemiddelde ritprijzen bij gebruik van de maximum tarieven uit de 0-meting en 1-meting met elkaar vergeleken, van uitsluitend de taxibedrijven die zowel voor de 0-meting als voor de 1-meting ritgegevens ter beschikking hebben gesteld.

De gemiddelde ritprijs is tussen september 2011 en september 2012 gestegen van € 19,50 naar € 19,91. Deze prijsstijging wordt volledig verklaard vanuit de prijsindexatie per 1 januari 2012.

Als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem is het prijseffect voor de ondernemer gelijk aan - € 0,32 (-1,6%), waarmee aan het uitgangspunt voor de ondernemer niet is voldaan.

Naast de ritprijs is het totale omzeteffect voor de ondernemer ook afhankelijk van het aantal straattaxiritten. Op basis van de ontvangen gegevens kan echter geen uitspraak worden gedaan over de ontwikkeling van het aantal ritten als gevolg van de invoering van het dubbeltariefsysteem.

Algemene conclusie

De effecten van invoering van het dubbeltariefsysteem zijn beperkt ten opzichte van het oude tariefsysteem.